Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13632**

18. Wahlperiode 22.09.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Kerstin Andreae, Sylvia Kotting-Uhl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/13475 –

Tunnelhavarie an der Rheintalbahn bei Rastatt

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 12. August 2017 kam es bei Bauarbeiten zum Rastatter Tunnel zu einem Erdrutsch. In dessen Folge senkten sich Oberbau und Gleise der für den internationalen Güterverkehr und den Personenverkehr sehr wichtigen Rheintalbahn so ab, dass der Verkehr laut Deutsche Bahn AG (DB AG) zunächst für mindestens zwei Wochen unterbrochen wurde. Knapp eine Woche nach dem Unglück stellte die DB AG diesen Zeitplan selbst in Frage – insbesondere, da der Boden immer weiter in Bewegung ist.

Die Auswirkungen für Tausende Reisende und rund 200 Güterzüge täglich sind immens und das Krisenmanagement seitens der Deutschen Bahn AG wurde vielfach kritisiert (DER SPIEGEL: „Neben der Spur“, Ausgabe 34/2017, Seite 50 ff., manager magazin: „Der Buhmann ist die Deutsche Bahn“ vom 23. August 2017, www.manager-magazin.de/unternehmen/industrie/deutsche-bahn-scheitert-mit-krisenkommunikation-im-rheintal-a-1164265.html). Es ist großem Glück zu verdanken, dass bei dieser Zugdichte nicht noch weit Schlimmeres passiert ist und kein Zug an der Stelle entgleiste. Es sind aber auch Fragen zur Bauweise zu stellen, weil hier nach ursprünglichen Aussagen der Deutschen Bahn AG ein bundesweit neues Verfahren zum Einsatz gekommen ist, welches trotz aller Beteuerungen offenbar nicht sicher war und ist. Auch ist die Verbindung zum Bahnprojekt Stuttgart 21 zu ziehen, wo im deutlich schwierigeren geologischen Untergrund (bei Kontakt mit Wasser aufquellendes Anhydrit) ebenfalls in einem neuartigen Verfahren Tunnel gebaut werden.

1. Wann kam es nach Kenntnis der Bundesregierung zu den Bodenbewegungen an der Tunnelbaustelle in Rastatt (bitte die Uhrzeit so genau wie möglich angeben), die dann zur Gleisabsenkung der Rheintalbahn geführt haben?

2. Zu welchem Zeitpunkt (bitte die Uhrzeit so genau wie möglich angeben) und auf welchem Wege wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der zuständige Fahrdienstleister über diese Veränderungen an der Gleislage informiert?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 20. September 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Zu welchem Zeitpunkt (bitte die Uhrzeit so genau wie möglich angeben) erfolgte nach Kenntnis der Bundesregierung die Streckensperrung durch den zuständigen Fahrdienstleister?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Mitteilung der DB AG stellte der Schicht-Ingenieur am 12 August 2017 um 10:47 Uhr Wasserreintritt im Tunnel fest. Nach Bewertung des Schadens und Abstimmung mit dem Bauleiter informierte dieser um 11:02 Uhr den Fahrdienstleiter über das Ereignis. Die Streckensperrung durch den zuständigen Fahrdienstleiter erfolgte um 11:03 Uhr.

Bei Auswertung des Gleismonitorings kann nach Mitteilung der DB AG festgestellt werden, dass sich die Absenkung der Gleise sehr langsam entwickelt hat. So bestand nach der Ereignismeldung bis zur eingeleiteten Streckensperrung keine Gefährdung des Schienenverkehrs und der Reisenden. Erst ab 11:18 Uhr haben die vorsorglich installierten Messsysteme eine Gleislage dokumentiert, welche nach dem oberbautechnischen Regelwerk der DB Netz AG eine Herabsetzung von 80 km/h auf 60 km/h erforderlich gemacht hätte. Die vorsorgliche Sperrung des Abschnitts war zu diesem Zeitpunkt bereits erfolgt.

4. Wann hat nach Kenntnis der Bundesregierung der jeweils letzte Zug pro Fahrtrichtung auf den beiden Gleisen die Unfallstelle passiert, bevor die Strecke gesperrt wurde (bitte genaue Angaben zum Zug inkl. Zugtyp, zu Zugnummer und Fahrtziel machen)?

In der Fahrtrichtung Karlsruhe – Basel passierte der Güterzug Bau 94701 mit Fahrtziel Weil/Rhein gegen 10:53 Uhr die Schadensstelle. In der Fahrtrichtung Basel – Karlsruhe passierte der Regionalzug DPN-L 85543 mit Fahrtziel Karlsruhe gegen 11:03 Uhr die Schadensstelle. Unmittelbar danach wurden um 11:03 Uhr beide Gleise gesperrt.

5. Wann sollte nach Kenntnis der Bundesregierung der jeweils nächste Zug pro Fahrtrichtung auf den beiden Gleisen die Unfallstelle passieren (bitte genaue Angaben zum Zug inkl. Zugtyp, zu Zugnummer und Fahrtziel machen)?

In der Fahrtrichtung Karlsruhe – Basel sollte der Regionalzug DPN-L 85584 mit Fahrtziel Achern um 11:05 Uhr die Schadensstelle passieren; in Fahrtrichtung Basel – Karlsruhe der RegionalExpress RE-D 4712 mit Fahrtziel Karlsruhe planmäßig um 11:32 Uhr.

6. In welcher Entfernung von dem Schadensort kam der jeweils erste Zug pro Fahrtrichtung auf der Rheintalbahnstrecke zum Stehen, nachdem die Strecke gesperrt wurde, und um welche Züge handelte es sich (bitte genaue Angaben zum Zug inkl. Zugtyp, zu Zugnummer und Fahrtziel machen)?

In der Fahrtrichtung Karlsruhe – Basel wurde der RegionalzugDPN-L 85584 mit Fahrtziel Achern im Bf Rastatt ca. 2 km vor dem Schadensort angehalten. In der Fahrtrichtung Basel – Karlsruhe wurde der Regional Express RE-D 4712 mit Fahrtziel Karlsruhe im Bf Baden-Baden ca. 6,5 km vor dem Schadensort angehalten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Wie viele der von der DB AG in der Pressekonferenz vom 15. August 2017 zur Verfügung stehenden Ausweichtrassen standen nach Kenntnis der Bundesregierung auf den verschiedenen Umleitungsrouten zur Verfügung, und wie viele davon wurden tatsächlich genutzt (bitte jeweils tagesgenaue Angaben – verfügbar/genutzt – seit dem Tag der Havarie je Umleitungsstrecke und sofern möglich je Fahrtrichtung machen)?

Nach Mitteilung der DB AG steht sie in Kontakt zu den Schienengüterverkehrsunternehmen und ausländischen Infrastrukturanbietern, um den Kunden bestmögliche Alternativangebote anbieten zu können. Detaillierte tagesgenaue Angaben konnte die DB AG in der für die Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit nicht mitteilen.

8. Wie erklärt die Bundesregierung die Diskrepanz zwischen der Anzahl der möglichen Umleitungstrassen und der tatsächlich genutzten Trassen?

Bei Umleitungen über das europäische Ausland müssen länderspezifische Bestimmungen berücksichtigt werden. So sind die Anforderungen an Triebfahrzeuge in Frankreich andere als in Deutschland, was insbesondere das Stromsystem und die Sicherungstechnik betrifft. Diese Triebfahrzeuge stehen nicht im erforderlichen Maß zur Verfügung.

Hinzu kommt, dass Strecken im Ausland nur von entsprechend geschulten Lokführern befahren werden dürfen, da beispielsweise entsprechende Sprachkenntnisse und nachgewiesene Kenntnisse der im jeweiligen Netz geltenden Betriebsvorschriften nötig sind.

Zudem benötigen Lokführer für alle Routen, die sie fahren, spezielle Streckenkenntnisse. Das gilt z. B. für die Umleitungsrelation Mannheim – Forbach – Metz – Offenburg (– Basel). Daher werden derzeit verfügbare Lokführer aus anderen Teilen Deutschlands verstärkt im Südwesten eingesetzt und für die Umleitungsstrecken sowie für andere Triebfahrzeug-Baureihen geschult.

Zu berücksichtigen ist auch, dass es auf den meisten Umleitungsstrecken Restriktionen gibt, was die Länge der Züge oder deren Lichtraumprofil (Höhe und Breite der Züge) anbelangt. So können auf den Strecken in Ostfrankreich nur Züge mit kleineren Containern fahren, da die Tunnel nicht breit und nicht hoch genug sind. Auf der Gäubahnstrecke Stuttgart – Horb – Singen können maximal 570 Meter lange Züge (gegenüber 740 Meter langen Zügen auf der Rheintalbahn) und solche mit kleineren Containern gefahren werden.

Schließlich sind viele Umleitungsstrecken länger, weshalb mehr Triebfahrzeuge sowie Triebfahrzeugführer benötigt werden.

9. Hält die Bundesregierung bei Baustellen wie für den Rastatter Tunnel generell Krisenszenarien für erforderlich, um im Falle ungeplanter Ereignisse, wie nun eingetreten, schnell ein Umleitungskonzept zur Hand zu haben?

Die DB AG hat die Dringlichkeit erkannt, im Krisenfall für die europäischen und deutschen Magistralen abgestimmte internationale Notfallkonzepte für den Umleitungsverkehr verfügbar zu haben. Dieser Aufgabe stellt sich die DB AG gemeinsam mit den europäischen Partnern.

Für Störungen existieren bei der DB AG Notfallszenarien für die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs und die Baustellensicherung. Jedes Ereignis bedarf einer Analyse der Situation vor Ort und eines maßgeschneiderten Vorgehens. In dieser ad-hoc-Situation haben die DB Netz AG und die Verkehrsunternehmen Lösungen im Einzelfall gefunden – entweder über Umleitung, Verlagerung oder Verschiebung von Transporten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

10. Welche infrastrukturellen Defizite (z. B. fehlende Elektrifizierung, fahrbare Zuglänge kleiner 740 m, zu geringe Lichtraumprofile) behindern die reibungslose Umleitung auf andere Strecken, wie beispielsweise die Südbahn, Bodenseegürtelbahn, Hochrheinbahn, die Umfahrungen über Wörth und Straßburg (zu den möglichen Umfahrungen siehe auch DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 18. August 2017, Seite 3)?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

11. Hätte der Baustellenunfall nach Ansicht der Bundesregierung vermieden werden können?

12. Welche Ursachen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung für den Baustellenunfall in Rastatt?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ursachen und der Unfallhergang sind aktuell Gegenstand der Untersuchungen von Experten und Gutachtern.

Die Aufarbeitung wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

13. Haben sich die Gleise an der Tunnelbaustelle nach Kenntnis der Bundesregierung plötzlich oder allmählich, also über einen Zeitraum von mehreren Stunden oder gar Tagen, abgesenkt?

Nach Mitteilung der DB AG hat sich die Gleisabsenkung zwischen dem 12. August 2017 und dem Vormittag des 15. August 2017 sehr langsam entwickelt.

14. Handelt es sich nach Kenntnis der Bundesregierung um ein neues Tunnelbauverfahren, das die Deutsche Bahn AG zur Anwendung gebracht hat (laut Badische Zeitung vom 16. August 2017, „Ein Sarkophag für die Bohrmaschine“, hatte die DB AG vor der Tunnelhavarie von einer „Weltpremiere“ gesprochen, nach dem Unfall hingegen von einer „vielfach bewährten“ Bauweise), und was ist am angewandten Verfahren konkret neu, bzw. was wurde konkret bereits in Deutschland zur Anwendung gebracht?

15. Bei welchen anderen Tunnelbauvorhaben kam das Verfahren in vergleichbarer Konstellation (Einsatz von Tunnelbohrmaschine und Vereisungstechnik bei geringer Überdeckung, schwierigen geologischen Bodenverhältnissen mit Sand und Kies und oben laufendem Bahnbetrieb mit entsprechenden Erschütterungen) nach Kenntnis der Bundesregierung bisher zum Einsatz?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Vortriebsverfahren inklusive Vereisungsverfahren sind erprobte und weltweit durchgeführte Bauverfahren. Nach Angaben der DB AG ist spezifisch beim Tunnel Rastatt lediglich der relativ lange durchgehend vereiste Korridor, den die Tunnelvortriebsmaschine durchfahren hat. International und deutschlandweit wurde das Verfahren unter anderem bei folgenden Bauvorhaben angewandt:

- City Tunnel Leipzig,
- U5 Berlin,
- Herrentunnel Lübeck,
- Randstad Rail Rotterdam, Niederlande,
- U-Bahn U2-1 Schottenring, Wien, Österreich,
- Westerschelde Tunnel in den Niederlanden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

16. Bei welchen anderen Tunnelbauvorhaben unter Beteiligung des bundeseigenen Unternehmens Deutsche Bahn AG kommt ein vergleichbares Verfahren nach Kenntnis der Bundesregierung noch zum Einsatz oder ist der Einsatz geplant?

Nach Angaben der DB AG ist bei anderen planfestgestellten Vorhaben der Einsatz des Schildvortriebsverfahrens inklusive Vereisung zurzeit nicht vorgesehen. Bei Projekten in den frühen Planungsphasen liegt noch keine finale Festlegung zum Bauverfahren vor.

17. Welche Planungsvarianten für eine tiefere Unterfahrung der Rheintalbahnstrecke mit einer Tunnelbohrmaschiene am Südende der Rheintalbahnstrecke gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte Tiefe und geplante Kosten angeben), und aus welchen Gründen wurden diese nicht ausgewählt?

Nach Angaben der DB AG wurden im Rahmen der Vorplanung und Planfeststellung großräumige und kleinräumige Varianten untersucht. Nach Vergleich der Auswirkungen für Umwelt, Betrieb, Kosten und Termine verblieb in der engeren Auswahl aber eine Tunnellösung im letztlich gewählten Rahmen.

18. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung Planungen für ein anderes Bauverfahren (z. B. Bau der Unterführung der Rheintalbahn in offener Bauweise inkl. einer temporären Schienenverlegung der Rheintalbahn), wenn ja, bitte angeben, welches (inkl. Kostenschätzung), warum wurde dieses nicht gewählt, und wenn nein, warum nicht?

Nach Angaben der DB AG wurde in der Planung des Projektes die Alternative eines oberirdischen Ausbaus der Rheintalbahn analysiert. Aufgrund der Platzverhältnisse in Rastatt-Niederbühl sowie einer im Vergleich zur Tunnelvariante deutlich größeren Auswirkung auf die Anwohner durch oberirdischen Abtransport des Erdaushubs mit LKW wurde für die gewählte Lösung entschieden. Eine temporäre Verschwenkung in Niederbühl zum Bau des Tunnels in offener Bauweise ist aufgrund der Platzverhältnisse ausgeschieden.

19. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung korrekt, dass der Ausschreibungsentwurf für den Tunnelbau vorsah, für jede Tunnelröhre den Schildtunnelvortrieb am Zielschacht des Schildtunnels vor Erreichen der Rheintalbahn zu beenden und den Vortrieb unterhalb der Rheintalbahn in Spritzbetonbauweise von Süden her aus einem südlich der Rheintalbahn gelegenen Zwischenschacht bis zum Zielschacht für den Schildtunnel im Schutz eines Volleisrings durchzuführen (vgl. www.ernst-und-sohn.de/sites/default/files/uploads/produkte/buecher/probekapitel/9783433031681_leseprobe_end.pdf)?

20. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung korrekt, dass von der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft eine Änderung des Vortriebskonzepts ausgearbeitet wurde, das vorsieht, den Schildvortrieb nicht am ursprünglichen Zielschacht des Schildtunnels vor der Rheintalbahn enden zu lassen, sondern auch die Rheintalbahn mit der Tunnelvortriebsmaschine zu unterfahren?

21. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung korrekt, dass es sich bei dem von der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft geänderten Vortriebskonzept um ein günstigeres und schneller durchzuführendes Verfahren handelt?

Die Fragen 19 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Der Ausschreibungsentwurf sah die Unterfahrung der Rheintalbahn in Spritzbetonbauweise vor. Die letztlich vorgenommene Unterfahrung mittels Tunnelvortriebsmaschine beruht auf einem Änderungsvorschlag der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt. Vergleichende Angaben zu Zeit – und Kostenbedarf hat die DB AG nicht mitgeteilt. Das Bauverfahren wurde in einem aufwendigen und umfänglichen Planungsprozess, auch unter Abwägung von Alternativverfahren, erarbeitet und von Bauexperten und Gutachtern als geeignet erklärt.

22. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung korrekt, dass bei dem von der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft geänderten Vortriebskonzept ein Ringspaltmörtel in vereistem Baugrund zum Einsatz kommt und Anwendungen mit derartigem Ringspaltmörtel bisher nicht bekannt oder dokumentiert sind?

Die Verpressung mit Ringspaltmörtel im Vereisungsbereich wurde nach Angaben der DB AG bereits mehrfach technisch erfolgreich angewendet. Nach Mitteilung des Eisenbahn-Bundesamts ist nicht ersichtlich, dass von den anerkannten Regeln der Bautechnik abgewichen wurde.

23. Wie wird der Tunnel, der zur Stabilisierung des Baustellenbereiches und der Gleisanlagen mit Beton verfüllt wurde, nach Kenntnis der Bundesregierung fertiggestellt?

Welches Tunnelbauverfahren wird zur Anwendung kommen?

Kann die Bundesregierung ausschließen, dass es zu einer planfeststellungsrelevanten Planänderung kommen wird?

Nach Mitteilung der DB AG werden die technischen Verfahren zur Tunnelsanierung aktuell geprüft. Eine Anpassung der Planfeststellung wird derzeit nicht erwartet. Dies kann jedoch erst nach Festlegung des zum Einsatz kommenden Verfahrens abschließend beantwortet werden.

24. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, dass die Deutsche Bahn AG über YouTube bereits einen Monat vor dem Baustellenunfall von „Trainboy 111143146“ auf Auffälligkeiten im betreffenden Bahnabschnitt hingewiesen wurde (vgl. DVZ vom 18. August 2017, Seite 1), und was hat die Deutsche Bahn AG, die auf den Hinweis mit den Worten „Vielen Dank für den Hinweis. Wir werden die Informationen an die zuständige Stelle im Unternehmen weiterleiten.“ reagierte, nach Kenntnis der Bundesregierung daraufhin veranlasst?

Nach Angaben der DB AG befand sich die Tunnelvortriebsmaschine zum Zeitpunkt dieses Hinweises noch nicht im Bereich der Rheintalbahnquerung. Ein Zusammenhang zum Tunnelvortrieb ist daher ausgeschlossen.

25. Über welche Informationen verfügt die Bundesregierung, dass laut einem Augenzeugen die Anlage zur Vereisung zu früh heruntergefahren worden sein soll (s. Badische Zeitung: „Sperrung der Rheintalbahn könnte noch Wochen dauern“ vom 19. August 2017)?

Nach Mitteilung der DB AG war die Vereisung in den Bereichen des Vortriebs in Betrieb.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

26. Wie bewertet die Bundesregierung die Kapazitäten des Schienennetzes in Deutschland für die Anforderungen des Personen- und des Güterverkehrs ganz allgemein und für den Südwesten im Speziellen?

27. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussagen der Allianz pro Schiene, wonach der „Fall Rastatt“ zeige, „dass man dringend die Kapazitäten im Schienenverkehr ausbauen müsse“ (SÜDWEST PRESSE vom 18. August 2017: „Auf der Suche nach alternativen Strecken“)?

Die Fragen 26 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 zeigt, dass Bedarf für den Ausbau des Schienennetzes besteht. Für die Schaffung einer bedarfsgerechten Kapazität des Schienennetzes im Südwesten ist ein Ausbau der Rheintalbahn und der Gäubahn (Stuttgart – Singen – Schaffhausen) besonders wichtig. Beide Vorhaben sind im Vordringlichen Bedarf des neuen Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Bedarfsplan) enthalten.

28. Ist für Situationen wie in Rastatt, bei denen sich der Gleiskörper absenkt, die Errichtung von Behelfsbrücken denkbar, und hält es die Bundesregierung für vorstellbar, dass dafür die Bundeswehr eingesetzt wird (DER SPIEGEL vom 18. August 2017: „Bundeswehr soll Behelfsbrücke an Rheintalstrecke bauen“)?

Nein. Die DB AG hält im Auftrag des Bundes Brückengeräte für Eisenbahnen vor. Diese verfügen jedoch nicht über eine solche Spannweite, wie sie für die Überbrückung der Stelle in Rastatt-Niederbühl mit sehr kleinem Kreuzungswinkel erforderlich wäre.

29. Wie groß muss nach Kenntnis der Bundesregierung die Mindestüberdeckung bei der Anwendung des angewandten Tunnelbauverfahrens mindestens sein, und wie groß war sie im Bereich der Unfallstelle mindestens/höchstens?

Nach Mitteilung des Eisenbahn-Bundesamtes gibt es keine Begrenzung der Mindestüberdeckung für die Errichtung eines Tunnels. Die Tragfähigkeit des den Tunnel umgebenden Gebirges wird im Einzelfall durch statische Berechnungen und geotechnische Ingenieurmodelle bewertet. Die Mindestüberdeckung des Tunnels wurde bei der Anwendung des eingesetzten Vereisungsverfahrens von der Vorhabenträgerin als ausreichend bewertet und beträgt im Havariebereich zwischen 4 und 5 Metern.

30. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund des Baustellenunglücks in Rastatt den Tunnelbau für Stuttgart 21, und braucht es aus Sicht der Bundesregierung eine kritische Neuüberprüfung der in Stuttgart angewendeten Tunnelbautechnik?

31. Wodurch unterscheidet sich das Tunnelbauverfahren in Stuttgart für das Projekt Stuttgart 21 von dem in Rastatt angewendeten?

Die Fragen 30 und 31 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Die geologischen Verhältnisse im Zusammenhang mit dem Tunnelbau bei Stuttgart 21 sind mit denen in Rastatt nicht vergleichbar. Da die Besonderheiten des Vortriebs vom anstehenden Gebirge (Festgestein, Sediment, Grundwasserspiegel etc.) abhängen, können keine wechselseitigen Schlüsse gezogen werden. Insofern sieht die Bundesregierung keine Notwendigkeit einer Neubewertung.

32. Ist das in Stuttgart für den Bau von Stuttgart 21 bereits angewendete und in Zukunft geplante Tunnelbauverfahren neu, so wie es der Parlamentarische Staatssekretär Norbert Barthle in der Fragestunde am 14. Dezember 2016 auf die Mündliche Frage 39 des Abgeordneten Matthias Gastel ausgesagt hat („Das neue Bauverfahren erfüllt nach Angaben der Deutschen Bahn AG zum heutigen Tag die gestellten Erwartungen“, Plenarprotokoll 18/208, Seite 20790 C f.)?

Wenn es neu ist, wie bewertet die Bundesregierung es dann, dass ein neues Verfahren angewandt wird?

Wenn es nicht neu ist, wo wurde es dann bereits im Bahnbau zur Anwendung gebracht?

Grundsätzlich werden die Tunnel bei Stuttgart 21 mit seit Jahrzehnten im Tunnelbau erfolgreich durchgeführten Verfahren, wie der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode in Bagger- oder Sprengvortrieb, aufgefahren. Dabei werden die bewährten Verfahren lediglich auf die speziellen geologischen Voraussetzungen angepasst.

Die Mündliche Frage 39 des Abgeordneten Matthias Gastel in der Fragestunde vom 14. Dezember 2016 (Plenarprotokoll 18/208) bezog sich konkret auf das beim Projekt Stuttgart 21 angewendete Tunnelbauverfahren für die durch Anhydritschichten verlaufenden Tunnel. Dies sind im Wesentlichen die Tunnel Bad Cannstatt und Feuerbach. Für das Arbeiten im Bereich des anhydritführenden Gipskeupers in diesen Tunneln wurde eigens ein Bauverfahren entwickelt, das die Erfahrungen aus dem Bau des Engelbergtunnels berücksichtigt. Nach Auskunft der DB AG ist dieses Verfahren sehr erfolgreich. Damit wurden bislang etwa Dreiviertel der Tunnel in den maßgeblichen Übergangszonen im anhydrithaltigen Gipskeuper beim Projekt Stuttgart 21 aufgefahren. Dabei sind keine Hebungen entstanden.

33. Welche Rückschlüsse und Konsequenzen zieht die Bundesregierung für den ebenfalls entlang der Rheintalbahn geplanten Güterzugtunnel unter Offenburg, wo nach Aussage der DB Netz AG „die geologisch-hydrologischen Voraussetzungen von Rastatt und Offenburg […] nahezu identisch [sind]“ (vgl. badenonline „Offenburger Delegation besucht Tunnel-Baustelle in Rastatt“ vom 24. Oktober 2016), um dort die Sicherheit der Stadt und der bestehenden Infrastruktur sicherzustellen?

Derzeit werden Lösungsvarianten für die Lage des Tunnels Offenburg und die Anbindung an die bestehende Rheintalbahn im Norden sowie südlich an die neue Güterzugstrecke erarbeitet. Die Varianten basieren auf den vorliegenden Machbarkeitsstudien.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

34. Hält die Bundesregierung die Aufnahme von durch das Land Baden-Württemberg angemeldeten Ausbauprojekten wie der Bodenseegürtelbahn (Abschnitt zwischen Friedrichshafen und Radolfzell) in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans für geboten, nachdem die Aussage der Bundesregierung, wonach „für diese Projekte kein Bedarf besteht und sie ausschließlich auf den SPNV beschränkt blieben“ (Bundestagsdrucksache 18/13081, Antwort zu Frage 28) spätestens durch die Nutzung dieser Strecke als Ausweichstrecke für den Schienengüterverkehr nach der Sperrung der Rheintalbahn nicht mehr zutrifft?

Diese Bodenseegürtelbahn ist aufgrund ihrer verkehrsgeografischen Lage als Ausweichstrecke zur Rheintalbahn nicht geeignet. Sie verläuft in West-Ost-Richtung, die Rheintalbahn hingegen in Süd-Nord-Richtung. Als Ausweichstrecke für die Rheintalbahn kommt die Gäubahn in Betracht; sie ist im Vordringlichen Bedarf des neuen Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Bedarfsplan) enthalten.

35. Welche staatlichen Behörden ermitteln im Zusammenhang mit diesem Baustellenunglück, und wann haben sie jeweils die Ermittlungen aufgenommen?

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) begleitet die Baumaßnahme im Rahmen seiner stichprobenartigen Bauaufsicht. Bis August 2017 war das EBA sechs Mal vor Ort, um sich über die Vorkehrungen für den sicheren Betrieb der Eisenbahnen zu überzeugen. Schwerpunkt war das installierte Messsystem zur Überwachung der Gleislage im unterfahrenen Bereich. Auch im Weiteren wird die Maßnahme durch das EBA intensiv begleitet werden.

Die Bundesnetzagentur ermittelt, ob im Rahmen der Umleitungsverkehre der diskriminierungsfreie Netzzugang gewahrt bleibt.

Inwieweit Landesbehörden Ermittlungen durchführen, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

36. Weshalb führt die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) keine Ermittlungen durch (Badische Zeitung vom 19. August 2017: „Sperrung der Rheintalbahn könnte Wochen dauern“)?

Bei dem Verbruch der im Bau befindlichen östlichen Röhre des Tunnels Rastatt und der dadurch ausgelösten Gleisabsenkung handelt es sich nicht um ein meldepflichtiges Ereignis im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/798.

37. Hält die Bundesregierung eine Unfalluntersuchung durch eine staatliche Behörde bei Baustellenunfällen an Bahnstrecken ohne Verunfallung von Zügen wie in diesem Fall für notwendig, und wenn ja, in welcher Form, und wenn nein, weshalb nicht?

Nein. Auf die Antworten zu den Fragen 35 und 36 wird verwiesen.

38. Ging nach Einschätzung der Bundesregierung durch den Baustellenunfall Vertrauen in die Fähigkeiten der Deutschen Bahn AG verloren, und wie wirkt sich der Unfall nach Einschätzung der Bundesregierung auf das Vertrauen der Öffentlichkeit gegenüber dem bundeseigenen Bahnkonzern beim Ausbau der Rheintalbahn und beim Bau von Stuttgart 21 aus?

Die Verantwortung für Havarien auf Baustellen liegt bei den bauausführenden Unternehmen und nicht bei der Bauherrin.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

39. Wie wird sich das Baustellenunglück von Rastatt nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Zeitplan für den Rastatter Tunnel auswirken, und wie wird es sich auf den Zeitplan für den Ausbau der Rheintalbahn insgesamt auswirken?

Nach den bisherigen Planungen war eine Fertigstellung des Tunnels Rastatt im Jahr 2022 geplant. Inwiefern sich dieser Termin nunmehr noch halten lässt bzw. verschoben werden muss, kann noch nicht abschließend beurteilt werden. Auf die Zeitplanung für den Abschluss aller Baumaßnahmen an der Rheintalbahn hat dies keine Auswirkungen.

40. Was wurde nach Kenntnis der Bundesregierung unternommen, um die laufenden bzw. geplanten Streckensperrungen auf den Umleitungsrouten (z. B. Gäubahn, Hochrheinbahn) abzukürzen bzw. zu vermeiden, und welche zusätzlichen Kosten fallen hierfür an?

Nach Mitteilung der DB AG wurden 1 500 Baumaßnahmen auf Optimierung geprüft, 46 Baumaßnahmen angepasst und um 447 Bautage eingekürzt, damit weitere Umleitungsverkehre realisiert werden können. Insgesamt wurden 35 Baumaßnahmen verschoben sowie 11 Baumaßnahmen verkürzt oder angepasst.

Die Bundesregierung hat auf Antrag der DB Netz AG der Erteilung einer Unbedenklichkeit für eine Änderung des derzeit laufenden Bauverfahrens auf der Ausbaustrecke Ludwigshafen–Saarbrücken (POS Nord) im Abschnitt Einsiedlerhof–Kennelgarten zugestimmt, um Totalsperrungen dieser Strecke zwischen 0 Uhr und 4 Uhr zu vermeiden, damit die POS Nord auch in diesem Zeitraum als Umleiterstrecke genutzt werden kann. Durch die Planungsänderung entstehen vsl. Mehrkosten von 700 T Euro

41. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung den Fragestellern vorliegende Informationen zu, wonach noch in der Woche nach der Havarie bei Rastatt die weiteren Gleise auf der Baustelle der Gäubahn zwischen Herrenberg und Böblingen entfernt wurden, obwohl absehbar war, dass die Strecke so schnell wie möglich als Umfahrung für die gesperrte Rheintalbahn gebraucht werden würde?

Nach Angaben der DB AG wäre aufgrund der Größe der Baumaßnahme (28 km Gleiserneuerung, Erneuerung von 4 Weichen, Neubau von Bahnsteigen, etc.) ein Abbruch sowie die Herstellung der Befahrbarkeit frühestens nach 10 bis 15 Tagen möglich gewesen. Die Leistungsfähigkeit des Streckenabschnittes wäre dann jedoch aufgrund fehlender Signalanpassungen und eingleisiger Streckenführung auf nur einen Zug pro Stunde reduziert gewesen. Deshalb wurde entschieden, die Baumaßnahme um sechs Tage zu beschleunigen, damit die volle Leistungsfähigkeit der Strecke zur Verfügung steht.

42. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass für die „kritische“ Phase der Bauarbeiten auf der Rheintalbahn (Unterfahrung der bestehenden Strecke) parallele Streckensperrungen auf den deutschen Umfahrungsrouten geplant und genehmigt wurden (z. B. der Gäubahn oder Hochrheinbahn), und plant die Bundesregierung, hier zukünftig Vorsorge zu treffen, indem für diese Zeiten Sperrungen nur im äußersten Notfall genehmigt werden?

Das Eisenbahnregulierungsgesetz sieht vor, dass der Betreiber der Schienenwege bei Baustellenplanungen auf die Belange der Nutzer Rücksicht nehmen muss (vgl. z. B. §§ 44, 61. Eisenbahnregulierungsgesetz). Einer Genehmigung bedarf es für baustellenbedingte Streckensperrungen nicht. Die Bundesnetzagentur wird

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

vom Betreiber der Schienenwege bei mittel- bzw. langfristig planbaren Baustellen im Hinblick auf baubedingt eingeschränkte Schienenwegkapazität einbezogen. Die Bundesregierung unterstützt Initiativen des Eisenbahnsektors zur Optimierung der Baustellenplanung.

43. Welche Mehrkosten (z. B. durch Trassenentgelte, Diesellokomotiven etc.) entstehen den Güterverkehrsunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Umleitungsverkehr?

    Bestehen nach Ansicht der Bundesregierung Entschädigungsansprüche seitens der Güterverkehrsunternehmen?

Nach den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG wird bei Umleitungen aufgrund kurzfristiger Baumaßnahmen das Zugtrassenentgelt für den ursprünglichen Laufweg in Rechnung gestellt. Nach Mitteilung der Bundesnetzagentur hat die DB Netz AG außerdem angekündigt, keine Stornierungsgebühren für Trassen und Serviceeinrichtungen zu erheben und keine Änderungsbepreisung vorzunehmen. Sie übernehme außerdem die Diesel-Schlepplokeinsätze zur Befahrung der Strecke Horb – Tübingen. Ob Entschädigungsansprüche der Eisenbahnverkehrsunternehmen bestehen, ist eine zivilrechtlich zu beurteilende Frage des Einzelfalls, zu der die Bundesregierung keine Beantwortung vornimmt.

44. Welche Vertreter der Bundesregierung oder anderer staatlicher Bundesinstitutionen oder der Bundesregierung haben an der Sitzung des runden Tisches zur Rheintalbahnsperrung im Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg (erstmal zusammengekommen am 18. August 2017) teilgenommen (bitte für jede Sitzung den Namen, die Institution und Funktion der Teilnehmer angeben), und ist geplant, dass vorgenannte Vertreter an zukünftigen Sitzungen teilnehmen werden?

45. Sofern an den runden Tischen zur Sperrung der Rheintalbahn keine Vertreter von staatlichen Bundesinstitutionen oder der Bundesregierung teilgenommen haben, warum nicht?

Die Fragen 44 und 45 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft des Ministeriums für Verkehr des Landes Baden-Württemberg handelte es sich um eine einmalige Informationsveranstaltung für die Anliegergemeinden des Streckenabschnitts Tübingen – Horb über die vorübergehende Einschränkung des Schienenpersonennahverkehrs mit Einrichtung von Schienenersatzverkehr zur Erhöhung der Anzahl umgeleiteter Güterzüge. An dieser Veranstaltung war die Bundesregierung mangels Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr nicht beteiligt.

46. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die angewandte Tunnelbauweise gewählt wurde, um die Bewertung beim Nutzen-Kosten-Faktor möglichst günstig erscheinen zu lassen, wie es der Professor für Eisenbahnwesen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Prof. Dr.-Ing. Eberhard Hohnecker, vermutet (STUTTGARTER ZEITUNG vom 24. August 2017: „Hat die Bahn Risiken vernachlässigt“)?

Angesichts der hohen Gesamtkosten für das Vorhaben Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe–Basel hat die angewandte Tunnelbauweise keine relevanten Auswirkungen auf die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

47. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass der voraussichtliche Schaden durch den Baustellenunfall bald in einem dreistelligen Millionenbereich liegen wird, wie es der Professor für Eisenbahnwesen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Prof. Dr.-Ing. Eberhard Hohnecker, vermutet (STUTTGARTER ZEITUNG vom 24. August 2017: „Hat die Bahn Risiken vernachlässigt“)?

Zur Gesamtschadenshöhe können gegenwärtig keine Aussagen gemacht werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333